Deutscher Bundestag **Drucksache 15/2423**

15. Wahlperiode 28. 01. 2004

Antrag

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Dr. Christel Happach-Kasan, Christoph Hartmann (Homburg), Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Dr. Andreas Pinkwart, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Investitionen in Verkehrsinfrastruktur sicherstellen

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In der Einleitung zum Bundesverkehrswegeplan 2003 heißt es: „Der vorliegende BVWP 2003 macht deutlich, dass die Substanzerhaltung und der notwendige bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur weiterhin große Anstrengungen erfordern. Die Bundesregierung hat diese Herausforderung angenommen: Investitionen von jährlich rund 10 Mrd. Euro verbessern nicht nur die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur. Sie schaffen und sichern vor allem Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft und in den damit verbundenen Wirtschaftszweigen.“

Diese Feststellung der Bundesregierung verdeutlicht die Bedeutung von ausreichenden Infrastrukturinvestitionen. Inzwischen steht demgegenüber fest, dass auch im Jahr 2004 keine oder nur sehr geringe Mautmittel fließen werden. Die Mautausfälle werden sich im Jahr 2004 auf über 2 Mrd. Euro belaufen. Hinzu kommen die noch aus dem Jahr 2003 resultierenden Mautausfälle sowie die so genannte Schmidt-Milliarde, also eine globale Minderausgabe für die Rente, die für den Verkehrsbereich in Höhe von etwa 250 Mio. Euro zu Buche schlägt. All dies gefährdet die Finanzierung der notwendigen Infrastrukturinvestitionen im Jahr 2004 und auch darüber hinausgehend im höchsten Maße. Auch die damit verbundenen Arbeitsplätze in der Bauwirtschaft sind in Gefahr. Obendrein gerät der Bundeshaushalt bei weiteren Investitionskürzungen in noch größere und verfassungsrechtlich problematische Schieflage, was das Verhältnis zwischen konsumtiven und investiven Ausgaben betrifft. Noch nie war der Investitionsanteil des Bundeshaushaltes so niedrig wie heute.

Kürzungen von Infrastrukturinvestitionen, vor allem beim Straßenbau, sind auch deshalb unakzeptabel, weil die Steuerlast auf den Straßenverkehr seit 1998 von 36 Mrd. Euro auf fast 50 Mrd. Euro in 2004 erhöht wurde – die Maut

noch nicht mitgerechnet. Das bedeutet: 2004 stehen einer Abgabenlast auf den Straßenverkehr von fast 50 Mrd. Euro weniger als 5 Mrd. Euro Investitionsausgaben in die Bundesfernstraßen gegenüber – wenn die Maut fließen würde. Damit werden weniger als 10 Prozent der aus dem Straßenverkehr erzielten Steuern für den Straßenbau verwendet.

Die Tatsache, dass die Mauteinnahmen vorläufig nicht zur Verfügung stehen, muss die Bundesregierung zum Anlass nehmen, den Verstoß gegen den im letzten Frühjahr mit dem Bundesrat und dem Deutschen Bundestag ausgehandelten „Mautkompromiss" zu korrigieren. Damals wurde vereinbart, die Mauteinnahmen „zusätzlich" für Infrastrukturinvestitionen zu verwenden. Die Verwendung der Mauteinnahmen für eine Aufstockung der Investitionsmittel, war somit die Grundbedingung für eine Abgabenerhöhung durch die Maut. Unter Verstoß gegen diese Vereinbarung sieht die Investitionsplanung der Bundesregierung aber vor, in Höhe der Mauteinnahmen steuerfinanzierte durch mautfinanzierte Investitionen zu ersetzen. Insofern ist die Lkw-Maut nur eine Art Steuer und eine zusätzliche Einnahmequelle für den Bundesminister der Finanzen, Hans Eichel. Der Systemwechsel von der Steuer- zur Nutzerfinanzierung ist damit nicht überzeugend eingeleitet. Nachdem nun die Mautmittel nicht zur Verfügung stehen, muss die Bundesregierung von der Kürzung der steuerfinanzierten Investitionen Abstand nehmen.

Das jetzige, zusätzliche Finanzierungsdefizit beruht auch darauf, dass der Betreibervertrag für den Bund nachteilig ausgestaltet ist. Mit der Vertragsstrafe wurde gleichzeitig ausdrücklich eine weitergehende Haftung von Toll Collect ausgeschlossen. Üblich und angemessen wäre umgekehrt die Klarstellung gewesen, dass weitergehende Schadensersatzansprüche bei Verzug unberührt bleiben. Toll Collect wurde jedoch für die ersten vier Monate ganz von der Haftung freigestellt und muss dann zunächst lediglich 0,25 Mio. Euro, später 0,5 Mio. Euro Vertragsstrafe pro Tag zahlen, während der Schaden für den Bund das Zwanzigfache, nämlich über 5 Mio. Euro pro Tag beträgt. Diese Haftungsprivilegierungen belegen eindeutig, dass der Starttermin September 2003 von Anfang an unsicher war. Offenkundig haben die Beteiligten selber nicht an diesen Starttermin geglaubt. Trotzdem hat die Bundesregierung die Mauteinnahmen fest im Haushalt eingeplant und damit Einnahmen verplant, die überhaupt nicht feststanden. Gleichzeitig hat die Bundesregierung den normalen, steuerfinanzierten Investitionsetat um über 2 Mrd. Euro gekürzt – mit allen Folgen für den Verkehrswegebau und die Bauwirtschaft.

Um die Investitionen in der notwendigen Höhe zu gewährleisten, ist zunächst eine Mittelbereitstellung durch Umschichtungen im Bundeshaushalt zu Lasten konsumtiver Ausgaben notwendig. Da die Mauteinnahmen entgegen ihrer Natur wie Steuereinnahmen behandelt werden sollten, dürfen die Mautausfälle nicht alleine dem Einzelplan 12 (Verkehrsetat) zugerechnet werden. Vielmehr müssen die Mindereinnahmen durch konsumtive Minderausgaben kompensiert werden.

Ferner muss die Bundesregierung dafür sorgen, dass eine Kreditaufnahme durch die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) in maastrichtkonformer Weise ermöglicht wird. Dazu ist erforderlich, durch Änderung des VIFG-Gesetzes die Mauteinnahmen im Sinne einer echten, zweckgebundenen Nutzerfinanzierung unmittelbar – nicht über den Umweg des Hauhalts – der VIFG zuzuweisen. Außerdem muss die VIFG, entsprechend dem Vorschlag der „Pällmann-Kommission", zu einer echten Betreibergesellschaft weiterentwickelt werden. Ohne eine unmittelbare Zuweisung der künftigen Mauteinnahmen und ohne eine gewisse unternehmerische Selbständigkeit der VIFG wäre eine Kreditaufnahme der VIFG eine Schattenhaushaltsbildung, nach der diese Schulden bei der Berechnung der „Maastrichtgrenze" der Bundesschuld zuzurechnen wären. Eine Bürgschaft durch das Maut-Konsortium kann das

„Maastricht-Problem“ nicht lösen, denn die VIFG würde insgesamt nicht als am Markt agierende Einrichtung gewertet, sondern als dem öffentlichen Sektor zugehörig. Deshalb würden alle Schulden der VIFG der öffentlichen Hand zugerechnet.

Der Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die laut Bundesverkehrswegeplan 2003 zur Substanzerhaltung und zum notwendigen, bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur erforderlichen Investitionsmittel in Höhe von 10 Mrd. Euro im Jahr 2004 sicherzustellen;
2. zunächst durch Umschichtungen im Bundeshaushalt in Höhe von 1 Mrd. Euro konsumtive Ausgaben zu kürzen und damit die Mautausfälle teilweise auszugleichen;
3. ein Konzept zur maastrichtkonformen Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) vorzulegen, dass die Weiterentwicklung der VIFG zur echten Betreibergesellschaft beinhaltet;
4. die Erweitung der privatwirtschaftlicher Finanzierungs- und Beteiligungsmodelle für Bundesverkehrswege sowie die Ausdehnung der Anwendungsmöglichkeiten der sog. A-Modelle und F-Modelle vorzubereiten und einen entsprechenden Gesetzentwurf vorzulegen;
5. die Mautmittel, sobald sie tatsächlich fließen, „zusätzlich“ im Sinne des zwischen Bundesregierung und Bundesrat im Frühjahr 2003 ausgehandelten Mautkompromisses für Investitionen zu verwenden, also die jährlichen Investitionsmittel auf über 12 Mrd. Euro zu steigern.

Berlin, den 28. Januar 2004

Horst Friedrich (Bayreuth)
Joachim Günther (Plauen)
Eberhard Otto (Godern)
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Ulrike Flach
Rainer Funke
Hans-Michael Goldmann
Dr. Christel Happach-Kasan
Christoph Hartmann (Homburg)
Ulrich Heinrich
Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer
Michael Kauch
Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Ina Lenke
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Hans-Joachim Otto (Frankfurt)
Detlef Parr
Gisela Piltz
Dr. Andreas Pinkwart
Dr. Max Stadler
Dr. Rainer Stinner
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333